

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 27.1.2009
COM(2009) 9 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**Мониторинг на емисиите на CO₂ от леки автомобили в ЕС:
данни за 2005 г., 2006 г. и 2007 г.**

СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Мониторинг на емисиите на CO₂ от леки автомобили в ЕС: данни за 2005 г., 2006 г. и 2007 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

През февруари 2007 г. Европейската комисия прие Съобщение¹, в което е очертана цялостна нова стратегия за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от нови леки и лекотоварни автомобили, регистрирани в Европейския съюз. Тази нова стратегия, заедно с предложеното на 31 януари 2007 г. изменение на европейските стандарти за качеството на горивата представлява допълнителен израз на решимостта на ЕС да постигне своите цели за намаляване на емисиите на парникови газове съгласно изискванията на Протокола от Киото, както и през последващия период. Стратегията е насочена към постигане на отдавна формулираната цел на ЕС за ограничаване към 2012 г. на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили в рамките до 120 грама на километър — което представлява намаление с около 25% спрямо сегашните равнища. Съществена част от стратегията представлява предложеният през декември 2007 г. Регламент на Общността относно емисиите на CO₂ от нови леки автомобили².

Емисиите на CO₂ от нови леки автомобили бяха вече обект на мониторинг в рамките на предишна стратегия³ относно отделяния от леките автомобили CO₂. Съгласно член 9 от Решение № 1753/2000/ЕО⁴, от Европейската комисия се изисква да представя на Европейския парламент и на Съвета доклади за всяка календарна година относно ефективността на стратегията, основаващи се на подадени от държавите-членки мониторингови данни⁵. Настоящото Съобщение се отнася за мониторинговите данни за 2005 г., 2006 г. и 2007 г.

2. ИЗМЕНЕНИЕ НА СРЕДНИТЕ ЕМИСИИ НА CO₂ ОТ ПАРКА ОТ НОВИ ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ В ЕС ПРЕЗ 2005 г., 2006 г. и 2007 г.

2.1. Средни емисии на CO₂ от парка от нови леки автомобили през 2005 г., 2006 г. и 2007 г.

След разширенията на ЕС⁶ от 1 май 2004 г. и 1 януари 2007 г., вече са на разположение данни за средните емисии на CO₂ от парка от нови леки автомобили от държавите-

¹ COM(2007) 19 окончателен.

² COM(2007) 856 окончателен.

³ COM(1995) 689 окончателен.

⁴ Решение № 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили, ОВ L 202, 10.8.2000 г.

⁵ Информацията относно Стратегията на Общността може също да бъде намерена на следната страница: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm.

⁶ Данните за Румъния и България не се отнасят за периодите за докладване, включващи 2005 г. и 2006 г., тъй като тези страни се присъединиха към ЕС през 2007 г.

членки в ЕС-25 и ЕС-27. Ситуацията през мониторинговите 2005 г., 2006 г. и 2007 г. в страните от ЕС-15, ЕС-10, ЕС-25 и ЕС-27 е представена в следната таблица⁷:

Таблица 1: Мониторингови данни

2005 г.	EC-15		EC-10		EC-25			
Гориво	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km		
Бензин	6 896 573	168	507 746	158	7 404 319	167		
Дизелово гориво	6 966 671	155	199 518	154	7 166 189	155		
Бензин + дизелово гориво	13 863 244	161	707 264	157	14 570 508	161		
2006 г.	EC-15		EC-10		EC-25			
Гориво	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km		
Бензин	6 816 135	164	513 111	157	7 329 246	164		
Дизелово гориво	7 243 160	157	210 746	155	7 453 906	157		
Бензин + дизелово гориво	14 059 295	160	723 857	156	14 783 152	160		
2007 г.	EC-15		EC-10		EC-25		EC-27 ⁸	
Гориво	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km	Регистрации	g CO ₂ /km
Бензин	6 432 418	161	526 920	157	6 959 338	160	7 126 498	160
Дизелово гориво	7 440 235	155	248 768	156	7 689 003	155	7 820 165	155
Бензин + дизелово гориво	13 872 653	158	775 688	157	14 648 341	158	14 946 663	158

През 2005 г. средната стойност на разглежданите специфични емисии на CO₂⁹ в страните от ЕС-25 е била 161 g/km. Средната стойност за страните от ЕС-10 е била с 2,5% по-ниска от тази за страните от ЕС-15. Общият брой на регистрациите в ЕС-10 е възлязъл на около 5% от регистрациите в ЕС-25. Делът на новите леки автомобили с бензинови двигатели е бил почти 72% в страните от ЕС-10, а в страните от ЕС-15 този дял е бил малко под 50%.

⁷ В таблицата са включени автомобили от всички производители, независимо от техния произход.
⁸ С изключение на България, за която не бяха подадени данни за 2007 г.

⁹ Към емисионните стойности за автомобилите, посочени от Европейската асоциация на производителите на автомобили (АСЕА), Японската асоциация на производителите на автомобили (ЈАМА) и Корейската асоциация на производителите на автомобили (КАМА) е добавена поправка от 0,7%, която отчита промените в цикъла на движение — допълнителна информация във връзка с тази поправка е дадена в COM(2004) 78 окончателен.

През 2006 г. средната стойност на разглежданите специфични емисии на CO₂ в страните от ЕС-25 е намаляла с 1 g/km до 160 g/km. Средната стойност за страните от ЕС-10 е била с 2,5 % по-ниска от тази за страните от ЕС-15. Общият брой на регистрациите в ЕС-10 е достигнал до около 5% от регистрациите в ЕС-25 (което представлява малко увеличение в сравнение със съответните стойности от 4,8 % през 2005 г. и 4,9 % през 2006 г.). В страните от ЕС-10 дялът на новите леки автомобили с бензинови двигатели е бил 71%, докато в ЕС-15 този дял е спаднал до 48,5%. По този начин дялът на автомобилите с дизелови двигатели е нараснал и в двете части на ЕС, но до различни абсолютни равнища.

През 2007 г. средната стойност на разглежданите специфични емисии на CO₂ в страните от ЕС-25 е намалял до 158 g/km, което представлява намаление с 1,25 % в сравнение със стойността 160 g/km от 2006 г. Съответно за страните от ЕС-27 тази средна стойност също е била 158 g/km. Дялът на новите леки автомобили с бензинови двигатели е бил 47,7 %. Дялът на новите леки автомобили с бензинови двигатели е продължил да спада в страните от ЕС-15 (46,4%) и в тези от ЕС-10 (67,9%). Прямо общия брой на регистрациите в страните от ЕС-27, регистрациите в страните от ЕС-12¹⁰ са представлявали около 7,2 % (включително 5,2 % за страните от ЕС-10)¹¹.

2.2. Маса на автомобилите

През 2006 г. средната маса на автомобилите¹² в страните от ЕС-25 е била 1372 kg, докато през 2005 г. е била 1357 kg¹³. Това представлява увеличение с 1,1 % през 2006 г. в сравнение с 2005 г., както и увеличение с 0,7 % през 2005 г. в сравнение с 2004 г.

През 2007 г. средната маса на автомобилите в страните от ЕС-25 е била 1382 kg. За страните от ЕС-27 средната маса през същата година е била 1380 kg, т.е. почти същата като тази за страните от ЕС-25. Това е очакван резултат, тъй като България и Румъния имат сравнително малък пазарен дял и не се очаква да оказват значително влияние

¹⁰ Тук не са включени данни за България.

¹¹ Прямо страните от ЕС-25, дялът на страните от ЕС-10 е бил 5,3 %.

¹² Съгласно член 2, параграф 8 от Решение № 1753/2000/ЕО, терминът „маса“ е определен като „масата на автомобила заедно с каросерията, в състояние, подготвено за движение, така както е посочено в сертификата за съответствие и в документацията за типово одобрение и както е определено в раздел 2.6 от Приложение I към Директива 70/156/ЕИО“; В раздел 2.6 от Приложение I към Директива 2007/46/ЕО този термин е определен както следва: „Маса на превозното средство с каросерия, а при теглещо превозно средство от категория, различна от M1, с функциониращо прикачно устройство, ако такова е монтирано от производителя, или маса на шасито или на шаси с кабина, без каросерия и/или прикачно устройство, ако производителят не монтира каросерията и/или скачващото устройство (включително течности, инструменти, резервно колело, ако такова е монтирано, и водач, както и, при различни видове автобуси, член на екипа, ако в превозното средство е предвидено място за член на екипа) (о) (максимум и минимум за всеки вариант): В бележка под линия „о“ се уточнява, че: „Масата на водача и, ако е приложимо, тази на член на екипа, се приема за 75 kg (подразделя се на 68 kg маса на лицето и 7 kg маса на багажа, съгласно стандарт ISO 2416 - 1992), резервоарът за горивото е напълнен до 90 %, а другите системи, съдържащи течности (освен тези, използващи вода) - до 100% от обема, определен от производителя.“

¹³ Две държави-членки не предоставиха данни в съответствие с член 2, параграф 8 от Решение № 1753/2000/ЕО. Съответните години са 2006 г. и 2007 г. за Словакия и периодът от 2005 г. до 2007 г. за Малта. Броят на регистрациите в тези две държави-членки е малък в сравнение с останалите държави-членки и с общия брой в ЕС, поради което не се предполага това да е повлияло в значителна степен на средната стойност за ЕС.

върху средната стойност за страните от ЕС-27. Допълнителни данни са представени в Приложението, в Таблица 2.

По-подробна информация относно изменението на специфичните емисии, средната маса на автомобилите и състава на автомобилните паркове е включена в Приложението. В преразгледаната стратегия за емисиите на CO₂ от леките автомобили вече не се прави разграничение между различните асоциации на производители на автомобили. Въпреки това, с оглед на осигуряване на приемственост с предходната информация, в Приложението са включени и специфични данни по асоциации.

2.3. Качество на данните

Решение № 1753/2000/ЕО за разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO₂ от нови леки автомобили бе прието от Европейския парламент и от Съвета на 30 август 2000 г. Събраните съгласно това Решение данни за периода от 2002 г. нататък се използват като официални данни. За по-ранните години при мониторинга се използват данни, предоставени от асоциациите на производители на автомобили.

Наличието на данни за специфичните емисии на CO₂ от новите регистрирани леки автомобили се подобри в резултат на увеличеното използване на документи за одобряване на модели автомобили и на сертификати за съответствие (СЗС)¹⁴. Това доведе до укрепване на базите данни на държавите-членки и намали възможността за грешки при прикрепването на стойности за емисиите на CO₂ към съответните регистрационни номера. Въпреки че все още остават някои неопределености в методиката и проблеми при събирането и изчисляването на данните, тяхното въздействие върху резултатите за средните специфични емисии на CO₂ от новите автомобили в ЕС е малко. Европейската комисия работи съвместно със съответните административни служби за намаляване на неопределеностите в данните.

3. ИЗВОДИ

Средните специфични емисии от нови леки автомобили, регистрирани в ЕС през 2007 г., възлизат на 158g CO₂/km, което е с 15,1% по-малко в сравнение с началната точка – съответната стойност от 1995 г., която бе 186 g CO₂/km¹⁵. Тези специфични емисии през 2005 г. в са намалели с 1,23 % в сравнение със съответните емисии през 2004 г., съответно през 2006 г. — с 0,6 % спрямо съответните емисии през 2005 г. и през 2007 г. — с 1,25 % спрямо съответните емисии през 2006 г. Средната маса на новите регистрирани автомобили в ЕС-25 е била 1357 kg през 2005 г., 1372 kg през 2006 г. и 1382 kg през 2007 г. (съответно 1380 kg за ЕС-27).

¹⁴ Директива 2007/46/ЕО, член 18, ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр.1.

¹⁵ В страните от ЕС-15.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 2: Средна маса^(1,2) на новите леки автомобили в страните от ЕС-15, ЕС-10, ЕС-25 и ЕС-27

ГОДИНА	ЕС-15 ⁽⁸⁾	% на промяна	ЕС-10	% на промяна	ЕС-25 ⁽⁷⁾	% на промяна	ЕС-27 ⁽⁶⁾
1995 ⁽³⁾	1099	-					
1996 ⁽³⁾	1123	+ 2,18%					
1997 ⁽³⁾	1137	+ 1,25%					
1998 ⁽³⁾	1166	+ 2,55%					
1999 ⁽³⁾	1185	+ 1,63%					
2000 ^(3,5)	1186	+ 0,08%					
2001 ^(3,5)	1197	+ 0,93%					
2002 ^(4,5)	1413	+ 18,05%					
2003 ^(4,5)	1404	- 0,64%					
2004 ⁽⁵⁾	1351	- 3,77%	1277	-	1347	-	
2005 ⁽⁵⁾	1362	+ 0,81%	1247	- 2,35%	1357	+ 0,74%	
2006 ⁽⁵⁾	1376	+ 1,03%	1281	+ 2,73%	1372	+ 1,11%	
2007 ⁽⁵⁾	1386	+ 0,73%	1313	+ 2,50%	1382	+ 0,73%	1380

(1) Съгласно определението в член 2, параграф 8 от Решение № 1753/200/ЕО, както и определението в раздел 2.6 от Приложение I към Директива 70/156/ЕИО.

(2) Данните са само за автомобилите, използващи бензин и дизелово гориво; предполага се, че другите горива и статистически неидентифицираните автомобили не влияят съществено върху средните стойности.

(3) Стойностите за масата са по данни на асоциациите на производители на автомобили. Те са въз основа на масата на празен автомобил, която е със 75 kg по-малка в сравнение с масата на автомобил в състояние, подготвено за движение, използвана при докладването от 2002 г. нататък. Относно дефинициите за маса на автомобил вижте бележка под линия 12 в раздел 2.2.

(4) Посочените данни за масата надвишават действителните стойности, тъй като докладваните от една държава-членка данни се отнасят отчасти за максималната маса, а не за масата съгласно определението в Решение № 1753/2000/ЕО.

(5) Стойности за членовете на Европейската асоциация на производителите на автомобили (ACEA), Японската асоциация на производителите на автомобили (JAMA) и Корейската асоциация на производителите на автомобили (КАМА). Доставените на пазара на страните от ЕС-15 нови леки автомобили от други производители не оказват съществено влияние върху средната стойност за страните от ЕС-15.

(6) С изключение на България, за която не бяха подадени данни за 2007 г.

(7) С изключение на Малта за периода 2005 г. – 2007 г. и на Словакия за 2006 г. и 2007 г., както е посочено в бележка под линия № 12.

(8) С изключение на Гърция за периода 1995 г. – 2001 г. за леки автомобили от АСЕА и за периода 1995 г. - 2000 г. за леки автомобили от КАМА. С изключение на Финландия за периода 1995 г. – 1999 г. за леки автомобили от КАМА и за периода 1996 г. - 2000 г. за леки автомобили от АСЕА.

Таблица 3: Средни стойности на специфичните емисии на CO₂ от нови леки автомобили по видове горива за страните от ЕС-15, ЕС-10 и ЕС-25

CO ₂ (g/km)															
ЕС-15	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (1)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение 95/07 [%] (4)	Изменение 04/07 [%] (4)
Бензин	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	168	164	161	-14,8 %	-5,3%
Дизелово гориво	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	155	157	155	-13,4 %	0%
Бензин + дизелово гориво ⁽³⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	161	160	158	-15,1%	-3,1%
ЕС-10										2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)		Изменение 04/07 [%] (4)
Бензин										158	158	157	157		-0,6%
Дизелово гориво										151	154	155	156		3,3%
Бензин + дизелово гориво ⁽³⁾										156	157	156	157		0,6%
ЕС-25										2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)		Изменение 04/07 [%] (4)
Бензин										169	167	164	160		-5,3%
Дизелово гориво										155	155	157	155		0 %
Бензин + дизелово гориво ⁽³⁾										162	161	160	158		-2,5%

(1) Съгласно данни, предоставени от асоциациите на производители на автомобили.

(2) Стойностите за емисиите на CO₂ за периода 2001 г. – 2007 г. са коригирани с 0,7 % заради промените в цикъла на движение. За периода 2002-2007 г. са използвани официални данни на ЕС.

(3) Данните са само за автомобилите, използващи бензин и дизелово гориво; предполага се, че другите горива не влияят съществено върху средните стойности.

(4) Всички процентни стойности се базират на закръглени числа.

Таблица 4: Средни стойности на специфичните емисии на CO₂ от нови леки автомобили в страните от ЕС-15 по видове горива и за всяка от асоциациите на производители на автомобили

CO ₂ (g/km)														
АСЕА	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (1)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение 95/07 [%]
Бензин	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	169	166	162	-13,8 %
Дизелово гориво	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	153	155	154	-12,5 %
Бензин + дизелово гориво ⁽³⁾	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	160	160	157	-15,1 %
ЈАМА	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (1)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение 95/07 [%]
Бензин	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	166	160	157	-17,8 %
Дизелово гориво	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	168	165	162	-32,2 %
Бензин + дизелово гориво ⁽³⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	167	162	159	-18,9 %
КАМА	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (1)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение 95/07 [%]
Бензин	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	158	154	150	-23,1 %
Дизелово гориво	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	187	184	178	- 42,4 %
Бензин + дизелово гориво ⁽³⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	167	165	162	-17,8 %

(1) Съгласно данни, предоставени от асоциациите на производители на автомобили.

(2) Стойностите за емисиите на CO₂ за периода 2001 г. – 2007 г. са коригирани с 0,7 % заради промените в цикъла на движение. За периода 2002-2007 г. са използвани официални данни на ЕС.

(3) Данните са само за автомобилите, използващи бензин и дизелово гориво; предполага се, че другите горива не влияят съществено върху средните стойности.

(4) Всички процентни стойности се базират на закръглени числа.

Фигура 1: Средни специфични емисии на CO₂ на нови леки автомобили общо в страните от ЕС-25, ЕС-15 и ЕС-10 и по държави-членки през 1995 г. и в 2007 г.

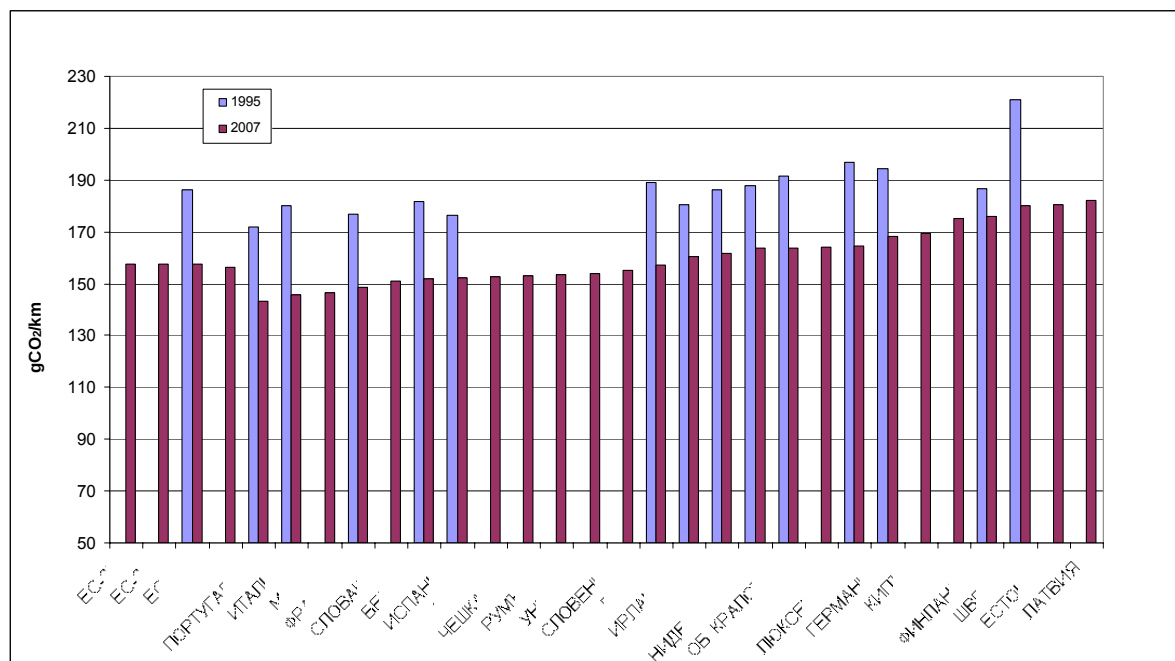


Таблица с данните към Фигура 1

gCO ₂ /km (1)	EC-27	EC-25	EC-15	EC-10	PT	MT	IT	FR	SK	BE	CZ	HU	SI	ES	PL	BG
1995 (2)			186		172		180	177		182				177		
2007 (3)	158	158	158	157	143	147	146	148	151	152	153	154	155	152	153	
gCO ₂ /km (1)	DK	LT	AT	IE	EL	NL	UK	LU	CY	DE	FI ⁽⁴⁾	EE	LV	SE	RO	
1995 (2)	189		186	180		188	192	197		195	187			221		
2007 (3)	157	175	162	160	164	164	164	165	169	168	176	180	182	180	154	

(1) Средно претеглени стойности въз основа на данни за дизеловите и бензиновите автомобили

(2) За 1995 г. стойностите са по данни от асоциациите на производители на автомобили; липсват данни за 1995 г. за Гърция, както и общо за страните от ЕС-10 и ЕС-25

(3) За 2007 г. са показани официалните данни на ЕС, коригирани с 0,7 % заради промените в цикъла на движение

(4) Стойността за 1995 г. за Финландия се базира на данни само от ACEA и JAMA; (регистрациите на леки автомобили, произведени от членуващи в КАМА фирми през тази година са били само 257 и те имат нищожно влияние върху средните специфични емисии на CO₂)

Таблица 5: Тенденции в съотношението между бензинови и дизелови автомобили, регистрирани в страните от ЕС-15, които са произведени от фирми, членуващи във всяка от асоциациите на производители на автомобили

АСЕА	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (2)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение '95-07' (3)
Бензинови	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	45,4%	44,8%	44,1%	41,7%	-31,7
Дизелови	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	51,9%	53,6%	54,8%	56,2%	32,2
Общо (4)	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	11 533 323	11 668 101	11 534 004	11 610 220	11 615 597	13,4%
ЈАМА	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (2)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение '95-07' (3)
Бензинови	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	65,6%	66,2%	64,3%	60,4%	-21,7
Дизелови	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	30,9%	30,3%	32,6%	33,0%	23,5
Общо (4)	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	1 703 960	1 843 728	1 898 133	1 977 516	2 016 511	63,4%
КАМА	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (2)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение '95-07' (3)
Бензинови	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	69,5%	66,1%	61,7%	56,0%	-31,9
Дизелови	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	26,4%	30,8%	35,9%	37,6%	36,0
Общо (4)	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	427 341	589 542	684 928	663 329	648 045	283,3%
ЕС-15(5)	1995 (1)	1996 (1)	1997 (1)	1998 (1)	1999 (1)	2000 (2)	2001 (2)	2002 (2)	2003 (2)	2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)	Изменение '95-07' (3)
Бензинови	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	49,6%	48,7%	47,8%	45,0%	-29,5
Дизелови	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	48,1%	49,3%	50,8%	52,1%	29,9
Общо (4)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	13 664 624	14 101 371	14 117 065	14 251 065	14 280 153	22,6%

- (1) Съгласно данни, предоставени от асоциациите на производители на автомобили.
- (2) За периода от 2002 г. до 2007 г. са използвани официални данни на ЕС.
- (3) Изменението за периода от 1995 г. до 2007 г. на процентите на бензиновите и дизеловите леки автомобили представлява изменението на абсолютните дялове на всеки от тези видове автомобили спрямо общия брой на регистрациите. Изменението на общия брой нови леки автомобили представлява растежа или намалението на новите регистрации. Изменението на общия брой нови леки автомобили в ЕС-15 представлява растежът на новите регистрации през периода.
- (4) В графите „общо“ са включени статистически неидентифицираните автомобили, а също и автомобилите, използващи други видове горива.
- (5) Доставените на пазара на страните от ЕС-15 нови леки автомобили от други производители не оказват съществено влияние върху стойностите.

Таблица 6: Тенденции в съотношението между бензинови и дизелови леки автомобили, регистрирани в страните от ЕС-10, които са произведени от фирми, членуващи във всяка от асоциациите на производители на автомобили

ЕС-10					
АСЕА	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	67,6%	65,1%	63,8%	60,1%	-7,5
Дизелови	27,3%	34,3%	33,4%	35,2%	7,9
Общо (3)	539 178	490 499	511 500	539 396	0 %
ЈАМА	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	85,4%	82,8%	81,4%	77,6%	-7,8
Дизелови	11,6%	15,6%	17,2%	21,0%	9,4
Общо (3)	157 818	160 169	178 757	198 315	25,7 %
КАМА	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	87,2%	87,9%	79,7%	72,1%	-15,1
Дизелови	9,5%	11,7%	18,5%	26,5%	17,0
Общо (3)	40 351	51 983	50 649	65 558	62,5 %
ЕС-10(4)	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	72,5%	70,8%	69,1%	65,4%	-7,1
Дизелови	23,0%	28,4%	28,4%	31,0%	8,0
Общо (3)	737 347	702 651	740 906	803 269	8,9 %

(1) За периода от 2004 г. до 2007 г. са използвани официални данни на ЕС.

(2) Изменението за периода от 1995 г. до 2007 г. на процентите на бензиновите и дизеловите леки автомобили представлява изменението на абсолютните дялове на всеки от тези видове автомобили спрямо общия брой на регистрациите. Изменението на процента на общия брой нови леки автомобили представлява растежа или намалението на новите регистрации. Изменението на общия брой нови леки автомобили в ЕС-10 представлява растежът на новите регистрации през периода.

(3) В графите „общо“ са включени статистически неидентифицираните автомобили, а също и автомобилите, използващи други видове горива.

(4) Доставените на пазара в ЕС нови леки автомобили от други производители не оказват съществено влияние върху стойностите.

Таблица 7: Тенденции в съотношението между бензинови и дизелови леки автомобили, регистрирани в страните от ЕС-25, които са произведени от фирми, членуващи във всяка от асоциациите на производители на автомобили

ЕС-25					
АСЕА	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	47,0%	45,6%	45,0%	42,5 %	-4,5
Дизелови	50,9%	52,8%	53,9%	55,3 %	4,4
Общо (3)	12 207 279	12 024 503	12 121 720	12 154 993	-0,4 %
ЈАМА	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	67,1%	67,4%	65,7%	61,9 %	-5,2
Дизелови	29,4%	29,1%	31,3%	31,9 %	2,5
Общо (3)	2 001 546	2 058 302	2 156 273	2 214 826	10,7 %
КАМА	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	70,6%	67,7%	63,0%	57,5 %	-13,1
Дизелови	25,4%	29,5%	34,6%	36,6 %	11,2
Общо (3)	629 893	736 911	713 978	713 603	13,3 %
ЕС-25 ⁽⁴⁾	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Изменение '04-07'(2)
Бензинови	50,7%	49,7%	48,8%	46,1 %	-4,6
Дизелови	46,9%	48,3%	49,7%	51,0 %	4,1
Общо (3)	14 838 718	14 819 716	14 991 971	15 083 422	1,7 %

(1) За периода от 2004 г. до 2007 г. са използвани официални данни на ЕС.

(2) Изменението за периода от 1995 г. до 2007 г. на процентите на бензиновите и дизеловите леки автомобили представлява изменението на абсолютните дялове на всеки от тези видове автомобили спрямо общия брой на регистрациите. Изменението на процента на общия брой нови леки автомобили представлява растежа или намалението на новите регистрации. Изменението на общия брой нови леки автомобили в ЕС-25 представлява растежа на новите регистрации през периода.

(3) В графите „общо“ са включени статистически неидентифицираните автомобили, а също и автомобилите, използващи други видове горива.

(4) Доставените на пазара в ЕС нови леки автомобили от други производители не оказват съществено влияние върху стойностите.